Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7046**

17. Wahlperiode 21. 09. 2011

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Harald Ebner, Ingrid Nestle, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sven-Christian Kindler, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften

A. Problem

Der europäische Gesetzgeber hat am 23. Oktober 2007 die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates erlassen. Die Verordnung regelt, wie „die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte." Dazu enthält die Verordnung beihilfe- und vergaberechtliche Anforderungen an die Finanzierung von Nahverkehrsleistungen. Für einzelne Vorschriften sind nationale Durchführungsregelungen erforderlich. Darüber hinaus ist es notwendig, das Personenbeförderungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz an die neue Verordnung anzupassen. Ziel der Novellierung ist es, die bundesrechtlichen Vorgaben unter Berücksichtigung des o. g. Verordnungszwecks so anzupassen, dass sie

- einen verlässlichen nationalen Rechtsrahmen für die Gestaltung und die transparente, diskriminierungsfreie Finanzierung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrsangebots für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger schaffen und
- den Ländern im Sinne des Subsidiaritätsprinzips die Möglichkeit eröffnen, die in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Handlungsoptio-

nen entsprechend den Gegebenheiten im jeweiligen Bundesland umfassend auszuschöpfen und auszugestalten.

Die Einrichtung von inländischen Fernbuslinien ist im Personenbeförderungsgesetz sehr restriktiv geregelt.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält die notwendigen Durchführungsregelungen und Anpassungen.

Der Markt für den Omnibusfernlinienverkehr wird geöffnet – bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr und Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine.

E. Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen mit Ausnahme der Umsetzung der Auskunftspflicht im Busfernlinienverkehr (§ 40 Absatz 4 Satz 5 und 6), keine Kosten. Die Pflicht von Unternehmern zur Beauskunftung, wie sie bereits heute im Schienenverkehr u. a. für die Deutsche Bahn AG (DB AG) gilt, betrifft wiederum nur Unternehmen, die selbst ein „elektronisches Auskunftssystem" vorhalten, d. h. nicht nur den Fahrplan im Internet abbilden, sondern eine interaktive Auskunftsplattform anbieten. Kleinanbieter sind somit nicht betroffen. Im Hinblick auf größere Anbieter ist festzustellen, dass die ggf. bestehende Mehrbelastung durch die Auskunftsverpflichtung durch die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich im Ergebnis der mit dieser Novelle eröffneten Marktchancen im Busfernlinienverkehr ergeben, mehr als aufgewogen werden. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind daher nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Durch die Änderung von bestehenden Informationspflichten entsteht für die Wirtschaft ein geringfügiger Mehraufwand (s. o.) bzw. eine geringfügige Entlastung. Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben. Für die Verwaltung werden zwei neue Informationspflichten eingeführt. Ein nennenswerter Mehraufwand entsteht hierdurch nicht, da die Verwaltung gleichzeitig von ähnlichen Verpflichtungen beim Vollzug des Gesetzes entlastet wird.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

      „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personenverkehr“.

   b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

      aa) Die Sätze 1 bis 6 werden durch die folgenden Sätze 1 bis 10 ersetzt:

         „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan soll beschreiben, welche Standards im öffentlichen Verkehrsinteresse zur Genehmigungsfähigkeit des Verkehrs verbindlich zugesichert werden sollen. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs von Ausnahmen im Einzelfall abgesehen eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind Vertreter der Verkehrsunternehmen, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie von Fahrgastverbänden anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan kann der gemäß § 8 Absatz 5 zuständigen Behörde vorgeben, von den Optionen des Artikels 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zum Schutz der Arbeitnehmer, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, Gebrauch zu machen, und dem von ihr ausgewählten Unternehmer aufzuerlegen, in Bezug auf diese Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Die Genehmigungsbehörde hat die Sicherheit des Betriebs sowie die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Unternehmers im Rahmen der Erteilung von Liniengenehmigungen zu gewährleisten. Bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre hat sie einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan bei ihrer Bewertung der öffentlichen Verkehrsinteressen maßgeblich zu berücksichtigen. Verbundorganisationen sollen, soweit diese entsprechende Aufgaben für die Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne sorgen.“

      bb) Im neuen Satz 11 werden die Wörter „soweit sie den Zielen des Satzes 1 dienen“ durch die Wörter „soweit sie den Zielen des Satzes 10 dienen“ ersetzt.

      cc) Im neuen Satz 13 werden die Wörter „Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 7“ durch die Wörter „Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 11“ ersetzt.

   c) Absatz 4 wird durch die folgenden Absätze 4 bis 9 ersetzt:

      „(4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.

      (5) Die zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrs-

bedienung allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Absatz 4 Satz 1 möglich ist, öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Die zuständige Behörde ist befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder gemäß Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben. Wer zuständige Behörde für die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge und den Erlass allgemeiner Vorschriften ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich identisch mit dem Aufgabenträger nach Absatz 3 sein.

(6) Die zuständige Behörde kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.

(7) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind mittelständische Interessen angemessen zu berücksichtigen.

(8) Die Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist auch erforderlich, wenn die zuständige Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben will.

(9) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterliegt unbeschadet der Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde des Aufgabenträgers der Nachprüfung durch die Vergabekammern. Die Vorschriften des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.“

2. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt und nach Nummer 1 Buchstabe c werden folgende Buchstaben d und e angefügt:

      „d) Beginn und Ende der Geltungsdauer,

      e) gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;“.

   b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

      „(1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als solche zu bezeichnen sind.“

   c) Nach Absatz 4 werden die folgenden Absätze 5 bis 8 angefügt:

      „(5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne von § 8 Absatz 4 ist spätestens zwölf Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn bis zu dem in Satz 1 bezeichneten Termin (Antragsschluss) kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Nach Antragsschluss sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen unzulässig, es sei denn, diese wurden von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse angeregt.

      (6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 1 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne von § 8 Absatz 4 spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8 Absatz 8 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen. Das Einvernehmen gemäß Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen gemäß § 13 Absatz 2a Satz 3 und 4 nicht entspricht.

      (7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist, soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.

      (8) Absatz 5 gilt nicht für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 gehört und auch keine Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 darstellt (Personenfernverkehr).“

3. § 13 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

      „(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

      1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,

2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8 Absatz 5 Satz 2 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8 Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,

3. im Eisenbahnverkehr,

   a) der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der gemäß § 4 des Regionalisierungsgesetzes zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Beachtung der in § 8 Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde oder

   b) der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen beeinträchtigt, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden,

4. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr beeinträchtigt werden, insbesondere

   a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,

   b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen bereits wahrnehmen,

   c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen bereit sind, oder

   d) weil er einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel oder vorhandenen Verkehrsnetz herauslösen würde.“

b) Absatz 2a wird wie folgt gefasst:

„(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung nach § 8 Absatz 8 beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht. In der Vorabbekanntmachung nach § 8 Absatz 8 sind die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards anzugeben. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.“

c) Nach Absatz 2a werden die folgenden Absätze 2b und 2c eingefügt:

„(2b) Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Im öffentlichen Personennahverkehr sind hierbei insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.

(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde bei Verkehren nach § 8 Absatz 5 verpflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen. Das Landesrecht kann vorsehen, dass die Liniengenehmigung bei Vorliegen der Voraussetzungen mit dem Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für dessen Laufzeit als erteilt gilt.“

4. § 13a wird aufgehoben.

5. § 14 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

   „Anhörungsverfahren“.

   b) In Absatz 1 Nummer 2 werden nach dem Wort „Landkreis,“ die Wörter „der Aufgabenträger und Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen,“ eingefügt.

   c) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

   „Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr im Sinne von § 8 Absatz 4 ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Antragsschluss nach § 12 Absatz 5 oder Absatz 6 durchzuführen.“

   d) In Absatz 3 wird das Wort „Anhörverfahrens“ durch das Wort „Anhörungsverfahrens“ ersetzt.

6. § 15 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

   „Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen beginnt mit der Antragstellung, frühestens aber mit dem ers-

ten Kalendertag nach dem Antragsschluss nach § 12 Absatz 5 oder Absatz 6.“

b) In Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle der Aufgabenträger auf dessen Antrag eingebunden werden soll.“

7. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

(2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.“

b) Nach den Absätzen 1 und 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Steht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag im Sinne von § 8 Absatz 4 mit den Vorgaben eines Nahverkehrsplans im Sinne von § 8 Absatz 3 nicht in Einklang und sichert die nach § 8 Absatz 5 zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde den Abschluss eines den Vorgaben des Nahverkehrsplans entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs angibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.“

8. § 18 wird wie folgt gefasst:

„§18

Informationspflicht der Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen für den Straßenbahn-, Obusverkehr oder einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs mindestens am Ende jeden Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten:

a) die Linienführung

b) die Geltungsdauer

c) einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 beantragt werden kann.

(2) In die Bekanntmachung nach Absatz 1 können die nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die nach § 8 Absatz 8 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Informationen der zuständigen Behörde aufgenommen werden. In diesem Fall ist die dreimonatige Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 besonders festzulegen.“

9. In § 20 Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. § 15 Absatz 3 und 5 gilt entsprechend.“

10. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Der Betrieb ist barrierefrei zu organisieren, soweit nicht nach Maßgabe der Genehmigung im begründeten Einzelfall Einschränkungen der Barrierefreiheit gestattet sind. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.“

b) Im Absatz 3 wird das Wort „Unternehmer“ durch die Wörter „Unternehmer für Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs“ ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder dauernd entbinden, wenn dem Unternehmer die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Die Erfüllung der Betriebspflicht bleibt für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, in der Regel zumutbar. Bis

zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde informiert die zuständige Behörde über eine beabsichtigte Entbindung so rechtzeitig, dass diese eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergreifen kann.“

d) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Der Unternehmer ist für Verkehre des öffentlichen Personenfernverkehrs verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Will der Unternehmer den Verkehr einstellen, so hat er dies der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach der Anzeige.“

11. § 25 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 4 Satz 1 die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 5 Satz 1 kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht.“

12. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat dies der Aufgabenträger der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.“

b) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.“

c) In Absatz 6 werden nach Satz 2 folgende Sätze 3 und 4 eingefügt:

„Die Geltung der Artikel 19 bis 23 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1) wird auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr ausgeweitet; die Betreiber solcher Linienverkehre sind verpflichtet, sich an der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) zu beteiligen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend.“

d) Nach Absatz 7 werden die folgenden Absätze 8 und 9 eingefügt:

„(8) Die Absätze 1, 2 und 4 gelten nicht für den Personenfernverkehr. Absatz 3 gilt mit der Maßgabe, dass die Zustimmung der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich ist.

(9) Der Unternehmer ist berechtigt, zu üblichen Konditionen Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu deren Regeltarif zu vertreiben. Er ist seinerseits verpflichtet anderen Unternehmen zu üblichen Bedingungen den Vertrieb von Anschlussfahrausweisen zu seinem Regeltarif zu gestatten. Im Personenfernverkehr haben die Unternehmer sicherzustellen, dass bei Nutzung der Angebote mehrerer Unternehmen durchgehende Fahrausweise vertrieben werden und Dritte zu üblichen Konditionen einen unternehmensübergreifenden Vertrieb im Internet organisieren können.“

13. § 40 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 werden nach Satz 3 die folgenden Sätze eingefügt:

„Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt. Abweichend von Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen. Sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von zwei Wochen widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Genehmigungsbehörde kann für Verkehre im Sinne von § 8 Absatz 4 Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht angemessen sind.“

d) In Absatz 4 werden nach Satz 3 die folgenden Sätze 4 bis 6 angefügt:

„Der Unternehmer ist verpflichtet der Genehmigungsbehörde oder einer von ihr benannten Stelle auf Anforderung die Fahrplandaten in geeignetem elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen. Informiert der Unternehmer über seine Angebote in einem elektronischen Auskunftssystem, so hat er auch über alternative oder ergänzende Bedienungsangebote anderer Unternehmen Auskunft zu erteilen.

Die Beauskunftung muss unternehmensneutral erfolgen, auf objektiven Merkmalen wie Schnelligkeit, Preis und Umsteigehäufigkeit basieren und über Fahrplan und Regeltarif informieren."

14. § 48 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten ist es unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Im Übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden."

15. In § 52 Absatz 2 wird folgender Satz 3 eingefügt:

„Während der Herstellung des Benehmens ruht die Bearbeitungsfrist aus § 15 Absatz 1."

16. In § 57 werden Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 aufgehoben.

17. § 62 wird wie folgt gefasst:

„§ 62
Übergangsbestimmungen

Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden."

18. § 63 wird wie folgt gefasst:

„§ 63
Abweichungsrecht

(1) Von den in den §§ 5, 8 Absatz 6, §§ 9, 11 Absatz 4, §§ 12, 15, 16, 17 Absatz 1 und 2, §§ 20, 25, 29 Absatz 1a und 2, § 52 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4 und § 53 Absatz 2 Satz 1 getroffenen Regelungen des Verwaltungsverfahrens kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden.

(2) Die Länder können für Beförderungsarten, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen und die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallen, durch Landesrecht Abweichungen im Genehmigungsverfahren regeln."

19. Nach § 64a wird folgender § 64b eingefügt:

„§ 64b
Ausnahmen für Straßenbahnen

Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht:

1. Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70);
2. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) geändert worden ist;
3. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit") (ABl. L 164 vom 30.4.2005, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden ist;
4. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51);
5. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist."

20. § 65 wird wie folgt gefasst:

„§ 65
Übergangsregelung

Auf den Personenfernverkehr findet § 21 Absatz 1 Satz 2 ab dem 1. Januar 2017 Anwendung, auf den öffentlichen Personennahverkehr ab dem 1. Januar 2022. In Umsetzung der Zielsetzung aus § 8 Absatz 3 Satz 4 kann das Landesrecht für den öffentlichen Personennahverkehr, soweit dieses nachweislich aus technischen oder ökonomischen Gründen unumgänglich ist, den Zeitpunkt der Anwendbarkeit von § 21 Absatz 1 Satz 2 abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen."

21. § 66 wird wie folgt gefasst:

„§ 66
Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen auch im elektronischen Bundesanzeiger verkündet werden. Auf Rechtsverordnungen, die im elektronischen Bundesanzeiger* verkündet werden, ist unter Angabe der Stelle ihrer Veröffentlichung und des Tages ihres Inkrafttretens nachrichtlich im Bundesgesetzblatt hinzuweisen.

* Amtl. Hinweis: www.ebundesanzeiger.de/".

Artikel 2
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Dem § 6a des nach Artikel 8 § 2 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) fortgeltenden All-

gemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 299 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 6a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen."

Artikel 3

Änderung des Neuntes Buches Sozialgesetzbuch

Dem § 145 Absatz 3 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046, 1047), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. August 2010 (BGBl. I S. 1127) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Die Erstattungen sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen."

Artikel 4

Änderung des Regionalisierungsgesetzes

§ 4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sind die nach Landesrecht bestimmten zuständigen Behörden befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 allgemeine Vorschriften zu erlassen, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben, ausschließliche Rechte zu gewähren und die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Pflichten aufzuerlegen."

Artikel 5

Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes

Die Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1705) wird aufgehoben.

Artikel 6

Änderung des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG)

Das Bundesfernstraßenmautgesetz in der Fassung vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 sind nach dem Wort „Güterkraftverkehr" die Wörter „sowie für den Kraftomnibusverkehr" einzufügen.
2. In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 sind nach dem Wort „Kraftomnibusse" die Wörter „im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes" einzufügen.
3. In § 12 wird folgender Satz angefügt:

   „Der Beginn der Erhebung der Maut für Kraftomnibusse gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 auf mautpflichtigen Bundesautobahnen wird auf den Zeitpunkt gemäß § 13 festgelegt."

Artikel 7

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 8

Inkrafttreten und Überprüfung des Gesetzes

(1) Das Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Bis zum 1. Januar 2017 legt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit diesem Gesetz ausweislich seiner Begründung verfolgten Ziele erfüllt wurden. Insbesondere sind die Auswirkungen der Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr daraufhin zu überprüfen, ob und wie sich der Markt für diese Verkehre im Verhältnis zum Verkehrsträger Schiene entwickelt. Bei Bedarf sind geeignete gesetzliche Korrekturmaßnahmen vorzuschlagen.

Berlin, den 21. September 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion
Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ziele

Mit dem Gesetz werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

1. Anpassung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1);
2. Stärkung des Aufgabenträgers, damit dieser seiner Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen gerecht werden kann, sofern ein entsprechendes Angebot nicht durch eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote sichergestellt wird;
3. Öffnung des Marktes für Omnibusfernlinienverkehre, um das Angebot an preisgünstigen Fernverkehrsangeboten insbesondere für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen zu erweitern bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr durch eine adäquate Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten für das Verkehrsmittel Bus und den Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote;
4. sachgerechte Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens bei eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren, um im öffentlichen und unternehmerischen Interesse den Eingang konkurrierender Anträge auf Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen in einem strukturierten Wettbewerbsverfahren bewältigen zu können;
5. Erweiterung der Gestaltungsmöglichkeiten des Landesgesetzgebers, um Genehmigungsabläufe und -anforderungen entsprechend den z. T. sehr unterschiedlichen Gegebenheiten in den Bundesländern adäquat regeln zu können.

Zu den Nummern 1 und 2

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/69 des Rates ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird insbesondere geregelt, unter welchen Voraussetzungen Finanzhilfen für Verkehrsleistungen gewährt werden dürfen (beihilfenrechtliche Anforderungen) und welche wettbewerblichen Anforderungen bei der Vergabe von Aufträgen einzuhalten sind. Die Verordnung gilt unmittelbar, enthält aber in Artikel 8 Übergangsregelungen.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) muss punktuell an die neue Verordnung angepasst werden. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass der Aufgabenträger entsprechend seiner Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für die Daseinsvorsorge auch die entsprechenden Instrumente der Verordnung nutzen kann (öffentlicher Dienstleistungsauftrag, ausschließliche Rechte, allgemeine Vorschriften). Hervorzuheben sind folgende Änderungen:

- Neufassung der Aufgabenbeschreibung von Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden und Verkehrsverbünden (§ 8 Absatz 3),
- Anpassung der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Absatz 4 Satz 2),
- Ausnormierung der in der Verordnung vorgesehenen Möglichkeit, ausschließliche Rechte zu gewähren (§ 8 Absatz 6),
- Einfügung einer Mittelstandsklausel für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 8 Absatz 7),
- Regelung des Rechtswegs bei Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (§ 8 Absatz 9),
- Festlegung einer Antragsfrist für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, der Verkehrsleistungen betrifft, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben werden sollen (§ 12 Absatz 6),
- Aufhebung der Vergaberegelungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre (Wegfall § 13a),
- verfahrensmäßige Absicherung, dass der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre nur dann greift, wenn dieser die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung erfüllt (§ 13 Absatz 2a, § 16 Absatz 2a),
- Sicherung des „Fair Play“ des Aufgabenträgers gegenüber eigenwirtschaftlich agierenden Verkehrsunternehmern durch entsprechende Verfahrensregelungen (§ 12 Absatz 6 Satz 3, 13 Absatz 2a, § 16 Absatz 2a),
- Anpassung der Geltungsdauer von Genehmigungen an die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 16).

Zu Nummer 3

Nach der geltenden Regelung im Personenbeförderungsgesetz war die Einrichtung eines inländischen Fernbuslinienverkehrs häufig nicht möglich, weil bereits eine „befriedigende Verkehrsbedienung“ durch die Eisenbahnen vorlag. Durch die Änderung des § 13 Absatz 2 (§ 13 Absatz 2 Nummer 4 – neu) wird der Konkurrenzschutz der Eisenbahnen im Fernverkehr und auch der Schutz von bestehenden Omnibusbusfernlinien in seiner bisherigen Form beseitigt. Die Neuregelung ermöglicht künftig den Wettbewerb zwischen Omnibussen und Eisenbahnen. Zugleich wird für preissensible Verbraucher eine umweltfreundliche und günstige Beförderungsalternative eröffnet. Für den Personenfernverkehr (Begriff wird in § 12 Absatz 8 definiert) werden außerdem folgende Erleichterungen geschaffen:

- automatische Entbindung von der Betriebspflicht nach einer Anzeige über die beabsichtigte Einstellung des Verkehrs (§ 21 Absatz 5),
- Wegfall der Genehmigungspflicht für die Beförderungsentgelte (§ 39 Absatz 8 – neu),
- Wegfall der Genehmigungspflicht für Fahrplanänderungen (§ 40 Absatz 2 Satz 6 – neu) bei Fortbestehen einer

Anzeigepflicht für Fahrpläne (erstmalige Aufnahme des Verkehrs sowie wesentliche Änderungen).

Die Neuregelung trägt jedoch auch der Tatsache Rechnung, dass die Liberalisierung des Busfernlinienverkehres negative Auswirkungen auf die bestehenden Angebote des Eisenbahnverkehrs haben kann, indem Fahrgäste, für die der Preis das wesentliche Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist, von den Bahn- zu den Busangeboten wechseln. Dies kann im Einzelfall die Wirtschaftlichkeit von Bahnangeboten im Fernverkehr erheblich gefährden und ggf. zu Angebotsreduzierungen führen. Im Schienenpersonennahverkehr kann durch parallele Busangebote der öffentliche Zuschussbedarf steigen, wenn die Eisenbahnnachfrage erheblich sinkt. Die Regelungen zur Liberalisierung setzen daher zum einen voraus, dass die Wettbewerbsbedingungen von Bus und Bahn angeglichen werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Dementsprechend sieht das Gesetz eine Anpassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vor, damit künftig auch der Busfernlinienverkehr von der Mautpflicht umfasst wird (Artikel 6). Zum anderen gilt es, im Sinne der Daseinsvorsorge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die öffentlich finanzierte Angebote zu schützen, wenn erhebliche Nachteile im Falle einer Konkurrenz durch Busfernlinienverkehrsangebote zu befürchten sind. Dies leisten künftig zwei neue Versagungsgründe in § 13 Absatz 2 Nummer 3 PBefG (neu).

Zu Nummer 4

Im Zuge des zunehmenden Genehmigungswettbewerbs ist die Anpassung von Verfahrensvorschriften im Personenbeförderungsgesetz notwendig, um eine transparente und diskriminierungsfreie Erteilung der Genehmigung zu ermöglichen. Hierzu werden Antragsfristen festgelegt (§ 12 Absatz 5 und 6) und angeordnet, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist beginnt (§ 14 Absatz 1 Satz 2). Ferner ist es angezeigt, die Kriterien für die Versagungs- bzw. Auswahlentscheidung der Genehmigungsbehörde zu konkretisieren (§ 13 Absatz 2a und 2b).

Zu Nummer 5

Der deutsche Nahverkehrsmarkt, der Umfang und die Qualität des Angebots, Marktteilnehmer und Verantwortlichkeiten sind von Bundesland zu Bundesland z. T. verschieden geprägt bzw. sehr unterschiedlich ausgestaltet. Der Gesetzentwurf ermöglicht es den Ländern daher, durch Länderöffnungsklauseln (z. B. § 13 Absatz 2c – neu – PBefG), Abweichungsrechte (§ 63 Absatz 1 – neu – PBefG) und die Einführung vereinfachter Genehmigungsverfahren für alternative Bedienformen (§ 63 Absatz 2 – neu – PBefG) die bundesgesetzlichen Regelungen unter Berücksichtigung der neuen europarechtlichen Vorgaben landesspezifisch anzupassen und auszugestalten.

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz für die Artikel 1 und 7 ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG) (Straßenverkehr). Das Personenbeförderungsgesetz enthält den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Die Unternehmen operieren häufig bundesweit. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden das Gewerbe erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die in Artikel 1 vorgenommenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

Die in Artikel 1 Nummer 1 (§ 8 Absatz 4 Satz 3) angeordnete Herausnahme der Ausgleichszahlungen nach § 45a aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 betrifft zwar eine Regelung, für die keine Erforderlichkeit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 GG mehr besteht. Von der in § 64a eingeräumten Ersetzungsbefugnis hat aber ein Teil der Länder noch keinen Gebrauch gemacht. Es ist deshalb erforderlich, die Herausnahme durch Bundesgesetz vorzunehmen.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 2 beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG (nicht bundeseigene Eisenbahnen). Für die Herausnahme der Ausgleichszahlungen aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in § 6a Absatz 4 gelten die vorstehenden Ausführungen sinngemäß.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 3 beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 7 GG. Da der Erstattungsanspruch bundesgesetzlich geregelt ist, muss auch über die Herausnahme dieser Regelung aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch Bundesgesetz entschieden werden.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 4 ergibt sich aus Artikel 106a GG.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 6 ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG.

III. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte.

IV. Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen keine Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

V. Bürokratiekosen

1. Wirtschaft

Bei einem Antrag für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist künftig eine Angabe zu Beginn und Ende der Geltungsdauer der Genehmigung erforderlich. Ferner muss gegebenenfalls der Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgelegt werden. Diese Änderungen führen zu einem unerheblichen Mehraufwand. Im Fernlinienverkehr müssen Beförderungsentgelte nicht mehr genehmigt werden. Diese Änderung führt bei den betroffenen Unternehmen zu einer geringen Entlastung.

2. Verwaltung

Für die Verwaltung werden folgende Informationspflichten eingeführt:

– Vorabveröffentlichung von Informationen bei einer geplanten Ausschreibung (§ 8 Absatz 8),

– Bekanntmachung eines Verzeichnisses aller Genehmigungen im öffentlichen Personennahverkehr (§ 18).

Die Vorabveröffentlichung nach § 8 Absatz 8 dient dazu, die Verkehrsunternehmen über eine geplante Ausschreibung zu informieren und ihnen die Gelegenheit einzuräumen, die betreffenden Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Ein Mehraufwand für die Aufgabenträger (oder für andere zuständige Stellen) ist hiermit nicht verbunden, weil sie bereits nach bisheriger Rechtslage gehalten waren, vor der Vergabe einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung die Möglichkeit der eigenwirtschaftlichen Erbringung zu prüfen. Für die Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union fallen keine Gebühren an.

Die Bekanntmachung nach § 18 dient der Information der Unternehmen über alle Genehmigungen für den öffentlichen Personennahverkehr. Sie konkretisiert die bereits bestehende Verpflichtung der Genehmigungsbehörde, Auskünfte im Einzelfall zu erteilen und führt zu keinem oder allenfalls nur geringen Mehraufwand. Für die Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union fallen keine Gebühren an.

VI. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 8)

Die Formulierungen des § 8 Absatz 3 (alt) beschreiben weder die derzeitige Aufgaben- und Verantwortungsteilung der Akteure im deutschen Nahverkehre zutreffend noch werden sie den Anforderungen, die sich aus der Anpassung an die Verordnung ergeben, gerecht. Die künftige Regelung in § 8 Absatz 3 soll nachvollziehbar beschreiben, welche Funktionen und Verantwortlichkeiten dem Aufgabenträger mit seiner Gewährleistungsverantwortung für die ausreichende Verkehrsbedienung und dem zentralen Planungsinstrument Nahverkehrsplan, der Genehmigungsbehörde mit ihrem gewerberechtlich geprägten Aufgabengebiet und den Verkehrsverbünden mit ihrem unterstützenden Integrationsauftrag zukommen. Bisher wurde die Integration als Aufgabe der Genehmigungsbehörde dargestellt. Das jedoch greift zu kurz, da er sich nur auf die Verkehre nach PBefG bezieht, wohingegen in der Praxis regelmäßig eine verkehrsträgerübergreifende Integration (öffentlicher Straßenpersonenverkehr/SPNV) erforderlich ist, in den Landesgesetzen gefordert und in der Realität auch weitestgehend etabliert ist.

Aber selbst die reine Integration der straßengebundenen Verkehre, wie sie das geltende Recht verlangt, kann die Genehmigungsbehörde nur erfüllen, wenn die Verkehrsunternehmen entsprechende Auflagen im eigenen wirtschaftlichen Interesse akzeptieren. Darüber hinausgehende gemeinwirtschaftliche Anforderungen an Qualität und Integration des Angebots kann nur der Aufgabenträger durchsetzen, denn nur er kann Ausgleichszahlungen und ausschließliche Rechte gewähren und deren Gewährung von der Einhaltung von Integrationsvorgaben abhängig machen.

Eine Neufassung der bisherigen Sätze 1 bis 6 von § 8 Absatz 3 bringt nunmehr die gesetzliche Aufgabenbeschreibung mit der etablierten Praxis sowie auch den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes in Einklang. Darüber hinaus werden in Bezug auf die Erstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans fünf Aspekte herausgehoben: Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinteressen, des Arbeitnehmerschutzes bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, des Umweltschutzes sowie die Interessen der Verkehrsunternehmer.

Der Nahverkehrsplan soll unter anderem auch den eigenwirtschaftlich agierenden Unternehmern eine möglichst verbindliche Orientierung bieten. Von daher sollte er klar als Anforderung beschreiben, für welche Standards eine verbindliche Zusicherung seitens der Betreiber erwartet wird. Relevant ist dieses z. B. um die netzweite Barrierefreiheit des Angebotes zu sichern oder auch um bestimmte Umweltstandards für bestimmte sensible Bereiche verbindlich einfordern zu können (z. B. Maßnahmen des Lärmminderungsplanung oder Emissionsminderungsplanung).

Speziell für die Teilhabe von Personen mit Mobilitätsbeeinschränkungen gilt, dass hier die UN-Behindertenrechtskonvention auf ein Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet. Es muss daher das Regel – Ausnahmeprinzip zur Anwendung kommen und im Nahverkehrsplan müssen die Ausnahmen von der Regel auch klar benannt und ggf. begründet werden. Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sicher gestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird. Weitere Regelungen zur Barrierefreiheit werden mit dem Antrag 13, der auch eine Regelung zu den Umsetzungsfristen dieser Vorgaben enthält, aufgestellt.

Die Genehmigungsbehörde richtet ihr Handeln am öffentlichen Verkehrsinteresse aus und hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan maßgeblich zu berücksichtigen. Sofern ein Nahverkehrsplan nicht aufgestellt wurde, und sich andere Dokumente als Bezugspunkt für die Definition von Umfang und Qualität des Nahverkehrs bewährt haben, ist es der Genehmigungsbehörde unbenommen, diese in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zu Grunde zu legen. In Betracht kommen insbesondere Vereinbarungen der Aufgabenträger zu Verbundorganisationen, in denen Anforderungen gemäß Unterabsatz 1 Satz 2 definiert werden oder Regelungen, die die Verbundorganisationen im Auftrag der Aufgabenträger erlassen haben.

Die Definition der Eigenwirtschaftlichkeit in § 8 Absatz 4 Satz 2 muss im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst werden. Die Definition wird wie

bisher sehr breit angelegt, um möglichst viele Einnahmen der Verkehrsunternehmen zu erfassen (z. B. Fahrzeugförderung, Werbeeinnahmen). Andererseits darf die Definition nicht dazu führen, dass die Anwendbarkeit der Verordnung eingeschränkt wird. Keine Eigenwirtschaftlichkeit liegt deshalb vor, wenn der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) durch einen (individuellen) Dienstleistungsauftrag Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt. Dagegen können Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als unschädlich angesehen werden. Hierunter fallen z. B. Ausgleichszahlungen für tarifliche Nachteile in Verkehrsverbünden. Die Einstufung solcher Ausgleichszahlungen als eigenwirtschaftlich ändert aber nichts daran, dass die für allgemeine Vorschriften geltenden Regelungen in der Verordnung zu beachten sind (insbesondere die Artikel 4 und 6).

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften für die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnahmen. Von dieser Befugnis wird in § 8 Absatz 4 Satz 3 für die Ausgleichszahlungen nach § 45a Gebrauch gemacht.

Absatz 5 regelt mit Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, über welche Handlungsmöglichkeiten die zuständigen Behörden verfügen, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung, wie sie in der Regel über die Nahverkehrspläne von den Aufgabenträgern definiert wird, nicht ohne öffentliche Zuschüsse oder die Gewährung ausschließlicher Rechte gewährleistet ist. Aus Gründen der Rechtsklarheit wird dabei in § 8 Absatz 5 Satz 1 konkret und nicht nur durch Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beschrieben werden, welche Handlungsmöglichkeiten der Aufgabenträger oder andere, nach Landesrecht zuständige Stellen haben, um den Daseinsvorsorgeauftrag der Länder im öffentlichen Personennahverkehr zu erfüllen: Den Erlass allgemeiner Vorschriften oder – sofern keine eigenwirtschaftliche Erbringung gemäß Absatz 4 angeboten wird – der Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Dabei stellt die Formulierung klar, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht so verstanden werden darf, dass sich Genehmigungsanträge für eigenwirtschaftliche Verkehre, die in Konkurrenz zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gestellt werden, nur auf besonders auskömmliche Teile des geplanten Auftrags beschränken können. Vielmehr müssen sie die Gesamtheit der zur Vergabe anstehenden Leistungen nach Qualität und Quantität umfassen. Insofern bietet die Regelung einen umfassenden Schutz vor „Rosinenpicken“, an die die Neuregelungen in § 13 Absatz 2a und § 16 Absatz 2a anknüpfen.

Die neue Regelung klärt zudem das Verhältnis von § 8 Absatz 4 und § 8 Absatz 5: Nach § 8 Absatz 5 Satz 1 soll die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend sein, soweit eigenwirtschaftlich keine ausreichende Bedienung möglich ist. Für die Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehre können gemäß § 8 Absatz 4 Satz 2 jedoch auch Ausgleichsleistungen nach Maßgabe von Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Anspruch genommen werden. Um die beiden Vorschriften somit widerspruchsfrei auszulegen, verdeutlicht § 8 Absatz 5 Satz 1 jetzt, dass es auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Kompetenz zum Erlass allgemeiner Vorschriften gibt, deren Anwendung dann gemäß Absatz 4 nicht zum „Verlust“ der Eigenwirtschaftlichkeit führt. Davon getrennt wird die Kompetenz zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen benannt, die aber erst greift, wenn die Verkehrsleistung in ihrer Gesamtheit nicht gemäß Absatz 4 angebotenen wird.

§ 8 Absatz 5 Satz 2 führt eine ausdrückliche Ermächtigung zur Nutzung der Option Eigenerbringung (d. h. einschließlich der Inhouse-Vergabe an ein eigenes Unternehmen) sowie der Direktvergabeoption der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ein. Diese Regelung trägt der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts (OLG) Düsseldorf vom 2. März 2011 – VII-Verg 48/10 Rechnung. Diese Entscheidung belegt, dass selbst älteres Landesrecht – seien es auch nur Zielsetzungsnormen – als eine Einschränkung der Direktvergabemöglichkeit interpretiert werden kann (vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 2. März 2011 S. 27 f.). Solange keine einheitliche, abschließende bundesgesetzliche Regelung geschaffen wird, besteht für die Rechtsanwender eine Unsicherheit, inwieweit eine Direktvergabe möglich ist oder auch nicht.

Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden dem ausgewählten Betreiber neben einer Ausgleichsleistung auch ein ausschließliches Recht gewähren. Mit den Regelungen in § 8 Absatz 6 und § 13 Absatz 2 Nummer 2 wird diese Befugnis in das Personenbeförderungsgesetz integriert. Dies ist ein wichtiges Instrument für den Aufgabenträger, um dem die von ihm beauftragten Verkehrsleistungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags vor kommerzieller Konkurrenz rechtssicher und mit Planungssicherheit für den Unternehmer schützen zu können. Zwar bieten auch die Versagungsgründe des § 13 Absatz 2 Nummer 4 einen gewissen Schutz vor dem „Rosinenpicken“ in bestehenden Netzen. Wie weit dieser aber reicht, ergibt sich immer erst im jeweiligen Einzelfall, der von der Genehmigungsbehörde zu entscheiden ist. Bei ausschließlichen Rechten sind hingegen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung 1370/2007 bereits in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag „die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit“ anzugeben. Damit kann hat der auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags beauftragte Verkehrsunternehmer von Anfang Planungssicherheit in welchem Umfang er vor kommerzieller Konkurrenz geschützt ist – oder auch nicht. Diese Einführung ausschließlicher Rechte berücksichtigt auch, dass die EU-Kommission in einer Antwort an die Republik Österreich jüngst dokumentiert hat, sie gehe davon aus, dass, dass jegliche marktzugangsrelevanten Vorteile nur auf Basis der Verordnung 1370/2007 gewährt werden können.

Um einen zu extensiven Gebrauch des Aufgabenträgers bei der Ausgestaltung der ausschließlichen Rechte zu Lasten von potentiellen Bewerbern zu verhindern, enthält § 8 Absatz 6 hierfür ergänzende Regelungen. Sie stellen sicher, dass Art und Umfang der Ausschließlichkeit auf das erforderliche Maß zu begrenzen sind. Entsteht in einem (späte-

ren) Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

In § 8 Absatz 7 wird den Aufgabenträgern (oder anderen zuständigen Stellen) aufgegeben, bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) die mittelständischen Interessen angemessen zu berücksichtigen. Eine ähnliche Bestimmung ist bereits in § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen enthalten; sie gilt aber nur für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Ausschreibungen). Bei der Vergabe im wettbewerblichen Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können mittelständische Interessen insbesondere dadurch berücksichtigt werden, dass die geplanten Verkehrsleistungen in mehreren Losen vergeben werden. Bei der Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann ein mittelständisches Unternehmen im Rahmen einer Auswahlentscheidung unter mehreren in Betracht kommenden Unternehmen bevorzugt werden.

Mit der Veröffentlichung über die geplante Vergabe eines Dienstleistungsauftrages nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt die dreimonatige Frist von Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen (siehe § 12 Absatz 6). Die Veröffentlichungspflicht gilt nicht für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (Ausschreibung). Damit auch in diesem Fall eine Frist für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen festgelegt werden kann, wird in § 8 Absatz 8 die Veröffentlichungspflicht auf die Vergabe nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 ausgedehnt.

Nach Artikel 5 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen dafür treffen, dass die Entscheidungen nach Artikel 5 Absatz 2 bis 6 rasch und wirksam überprüft werden können. Antragsbefugt sind Personen, die ein Interesse daran haben, den Auftrag zu erhalten und die angeben, durch einen Verstoß dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können. Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen wird in § 8 Absatz 9 das Nachprüfungsverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) für entsprechend anwendbar erklärt. Mit der in § 8 Absatz 9 Satz 1 genannten „Aufsichtsbehörde des Aufgabenträgers“ ist entsprechend der Regelung in § 102 GWB dessen allgemeine Rechtsaufsichtsbehörde gemeint.

Zu Nummer 2 (§ 12)

Der Antragsteller wird künftig verpflichtet, Angaben zu Beginn und Ende der Geltungsdauer zu machen (§ 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c). Diese Angaben sind in der Praxis üblich und auch deshalb notwendig, weil in § 16 nur Höchstgrenzen festgelegt sind. Ferner muss der Antragsteller, soweit vorhanden, einen Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorlegen (§ 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d), weil sich hieraus Beschränkungen für die Laufzeit der Genehmigung und auch für die Prüfung der Beförderungsentgelte sowie der Besonderen Beförderungsbedingungen ergeben können (siehe § 39 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 6 Satz 3).

Für die im Genehmigungswettbewerb zu treffende Auswahlentscheidung kann es darauf ankommen, mit welchen Standards die Antragsteller den beantragten Verkehr durchführen wollen. In § 12 Absatz 1a wird deshalb die Möglichkeit geschaffen, bestimmte Antragsbestandteile verbindlich zuzusichern. Dies wird durch eine Auflage zur Genehmigung abgesichert (vgl. § 15 Absatz 4 Satz 2). Die verbindliche Zusicherung bestimmter Standards verschafft dem Antragsteller eine bessere Ausgangssituation. Die Standards sind aber bei erfolgreichem Antrag auch für die gesamte Laufzeit der Genehmigung einzuhalten. Die verbindliche Zusicherung von Antragsbestandteilen kann auch in den Fällen bedeutsam sein, in denen ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag gestellt wird. Gegenstand einer verbindlichen Zusicherung können alle Standards des geplanten Verkehrs sein, z. B. Tarife, Fahrpläne oder technische Spezifikationen der eingesetzten Fahrzeuge.

In § 12 Absatz 5 wird eine einheitliche Antragsfrist festgelegt, die für alle eigenwirtschaftlichen Verkehre mit Straßenbahnen, Obussen oder im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt. Sie soll einerseits sicherstellen, dass für die Bearbeitung des Antrags genügend Zeit besteht; zum anderen dient sie einer fairen Durchführung des Verfahrens im Genehmigungswettbewerb. Diese Antragsfrist gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 12 Absatz 8). Es liegt im eigenen Interesse des Unternehmers, den Antrag so rechtzeitig zu stellen, dass die Genehmigung vor der geplanten Betriebsaufnahme erteilt werden kann. Im Regelfall ist eine „Nachbesserung“ von Anträgen ausgeschlossen, weil diese zu einem ruinösen Wettlauf von Genehmigungsanträgen führen könnte. Die Genehmigungsbehörde kann den Antragstellern die Möglichkeit einräumen, ihren Antrag zu verbessern (§ 12 Absatz 5 Satz 5). Das Verbesserungsrecht gilt für den Altunternehmer und den neuen Antragsteller gleichermaßen. Eine Privilegierung von Altunternehmern würde einen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz und den EU-Nichtdiskriminierungsgrundsatz darstellen.

Beabsichtigt der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) die Vergabe einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, so haben alle Unternehmer gemäß dem Grundsatz des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit die Möglichkeit, diese Verkehrsleistung in eigener Initiative zu erbringen. Um einen sachgerechten Verfahrensablauf sicherzustellen, wird in § 12 Absatz 6 eine Antragsfrist von drei Monaten festgelegt, die mit der Veröffentlichung der Vergabeabsicht nach § 8 Absatz 8 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt. Wird innerhalb dieser Frist kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, kann der Aufgabenträger das Vergabeverfahren vorbereiten und sich darauf verlassen, dass seine spätere Auswahlentscheidung im Genehmigungsverfahren nicht durch einen Konkurrenzantrag gefährdet werden kann.

Die Frist zur Abgabe eigenwirtschaftlicher Anträge kann von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verlängert werden. Um zu verhindern, dass

ein Aufgabenträger die Messlatte für eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge zunächst sehr hoch legt, dann aber selbst dieses Angebotsniveau nicht zum Gegenstand seiner Vergabe macht, gilt das Einvernehmen des Aufgabenträgers im Sinne von § 12 Absatz 6 Satz 2 zur Zulassung verspäteter eigenwirtschaftlicher Anträge als erteilt, soweit der Aufgabenträger die Anforderungen aus der Vorabbekanntmachung, die für den eigenwirtschaftlichen Unternehmer nach § 13 Absatz 2a Satz 2 und 3 zum Versagen des Antrags geführt haben, seinerseits nicht umsetzt. Hierdurch findet ein zusätzlicher Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen statt. Das Einvernehmen zur Zulassung eines eigenwirtschaftlichen Antrags gilt auch nach Erteilung des Dienstleistungsauftrages, da erst mit Bekanntgabe der Vergabeentscheidung der tatsächlich beauftragte Umfang der Verkehrsleistung und damit die Abweichung gegenüber der Vorabbekanntmachung feststeht. Soweit Länder gemäß § 13 Absatz 2c durch Landesrecht bestimmen, dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag zugleich die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung darstellt, ist landesrechtlich die Wahrung der Rechte der eigenwirtschaftlichen Antragsteller für den von der Vorabbekanntmachung abweichend beauftragten Verkehr sicherzustellen.

In § 12 Absatz 7 wird eine Antragsfrist für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen eingeführt. Sie soll eine zeitgerechte Durchführung des Verfahrens ermöglichen. Es handelt sich um eine Soll-Regelung, da in diesen Fällen eine Ablehnung des Antrags wegen Fristversäumung nicht in Frage kommt.

§ 12 Absatz 8 enthält eine Legaldefinition des Begriffs „Personenfernverkehr“. Der Begriff wird in negativer Abgrenzung zum Begriff des „öffentlichen Personennahverkehrs“ in § 8 Absatz 1 und den im Einzelfall nicht zum öffentlichen Personennahverkehr gehörenden Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 definiert.

Zu Nummer 3 (§ 13)

Verkehre, die in Erfüllung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durchgeführt werden, sind in § 13 Absatz 2 Nummer 2 und 3 nunmehr durch spezielle Versagungsgründe geschützt.

Der Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 2 schützt ausschließliche Rechte, die von dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag eingeräumt worden sind (siehe Begründung zu Nummer 1).

Der Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a schützt ausschließliche Rechte, die von zuständigen Behörden im Verkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz eingeräumt worden sind. Die entsprechende Kompetenz der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr ist künftig in § 4 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) geregelt, wodurch eine rechtssichere Ermächtigungsgrundlage geschaffen wird, um öffentlich finanzierte Eisenbahnverkehre durch ausschließliche Rechte im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vollständig schützen zu können. Um dieses Recht wirksam werden zu lassen, bedarf es im Gegenzug einer Verpflichtung der PBefG-Genehmigungsbehörde, Anträgen für Verkehre die Genehmigung zu versagen, wenn diesen ein ausschließliches Recht entgegensteht.

Machen die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr nicht von der Kompetenz zur Gewährung ausschließlicher Rechte gemäß § 4 RegG (neu) Gebrauch oder sind derartige Rechte in bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenpersonennahverkehr noch nicht verankert, kann der Versagungsgrund des § 13 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b eingreifen. Er gewährt einen relativen, hinsichtlich seines Umfangs von der Genehmigungsbehörde inhaltlich zu prüfenden Schutz öffentlich finanzierter Eisenbahnverkehre, wenn diese von konkurrierenden straßengebundenen Verkehren beeinträchtigt werden.

Durch die spezifischen Versagungsgründe zu Gunsten des Eisenbahnnahverkehrs in § 13 Absatz 2 Nummer 3 wird die Bezugnahme auf die Eisenbahnverkehre in den Versagungsgründen des § 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe b und c insoweit entbehrlich. Soweit dieser Schutz bisher auch dem Eisenbahnfernverkehr galt, entfällt dieser. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, künftig unter erleichterten Bedingungen Busfernlinienverkehre genehmigen zu können. Die Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen durch die Genehmigungsbehörde beschränkt sich somit in Zukunft auf den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, was durch die entsprechende Einfügung im Einleitungssatz des § 13 Absatz 2 Nummer 4 verdeutlicht wird.

§ 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe d greift ein, wenn in Bezug auf einen bereits vorhandenen Verkehr ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag gestellt wird. Er soll das „Rosinenpicken“ aus bestehenden Netzen verhindern. Für Verkehre auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags dürfte dieser Versagungsgrund künftig weniger relevant werden, da die Leistungen nunmehr durch ausschließliche Rechte geschützt werden können, sodass eine Versagung eines Konkurrenzantrags bereits auf Basis von § 13 Absatz 2 Nummer 2 (neu) erfolgen kann. In der Übergangszeit kann aber § 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe d weiterhin als Versagungsgrund erforderlich sein.

Die Neuregelungen in § 13 Absatz 2a betreffen den Fall einer Antragskonkurrenz zwischen unternehmensinitiiertem und aufgabenträgerinitiiertem Verkehre. Die Novellierung hat zum Ziel, hier für ein ausgewogenes Genehmigungsverfahren zu sorgen: Die vom Aufgabenträger im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienung geplanten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Genehmigungsverfahren werden abgesichert, wenn kein gleichwertiger eigenwirtschaftlicher Verkehr angeboten wird. Richtschnur ist dabei die in § 8 Absatz 3 und 5 – neu – beschriebene Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde. Aufgabenträgern wird es künftig möglich sein, im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienung geplante, gemeinwirtschaftliche Leistungen „als Ganzes“ zu vergeben und Rosinenpickerei zu verhindern.

Will der Aufgabenträger sicherstellen, dass seine Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung umgesetzt werden und ist er auch zu einer entsprechenden Finanzierung der nötigen Ausgleichsleistungen in der Lage, muss er den Weg der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beschreiten. § 13 Absatz 2a Satz 2 nimmt den Aufgabenträger dabei in die Pflicht, bereits in der Vorabbekanntmachung der Vergabe (z. B. durch Verweis auf seinen Nahverkehrs-

plan) zu konkretisieren, welchen Leistungsumfang und welche Leistungsqualität er bestellen wird. Diese konkreten und öffentlich bekannten Standards sind dann auch die Messlatte für die Genehmigungsbehörde zur Beurteilung konkurrierender Anträge auf eigenwirtschaftliche Verkehrsbedienung, die innerhalb des durch § 12 Absatz 6 eröffneten Zeitfensters eingehen. Der Vorrang des eigenwirtschaftlichen Verkehrs greift somit, wenn bei der Genehmigungsbehörde genehmigungsfähige Anträge eingehen, die das vom Aufgabenträger bekanntgemachte Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung erreichen, ohne auf Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags angewiesen zu sein. Andernfalls kommt der Aufgabenträger mit seiner Bestellung zum Zuge. Im Einzelnen:

– In § 13 Absatz 2a Satz 2 wird normiert, dass ein nach § 12 Absatz 6 fristgerecht gestellter eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag dann zu versagen ist, wenn dieser die in der Vorabbekanntmachung gemäß § 8 Absatz 8 beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen der zur Vergabe anstehenden Gesamtleistung bezieht.

– Ergänzend wird in § 13 Absatz 2a Satz 3 und 4 formuliert, dass der Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung die aus der ausreichenden Verkehrsbedienung abgeleiteten Anforderungen der zur Vergabe anstehenden Leistungen zu konkretisieren hat (differenziert nach Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) und angeben kann, inwieweit aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Vergabe als Gesamtleistung zu erfolgen hat (Netz, Teilnetz, Linienbündel). Dabei ist hierfür kein besonderer Aufwand erforderlich, denn der Aufgabenträger kann dabei auch auf die Inhalte bereits vorhandene Dokumente verweisen: Entweder auf den Nahverkehrsplan, wenn dieser aktuell und hinreichend konkret gefasst ist, oder auf den jährlichen Bericht gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung bestellten gemeinwirtschaftlichen Verkehre. In diesem Bericht muss der Aufgabenträger ohnehin die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen darstellen. Insoweit kann auf diesen Bericht verwiesen werden und es müsste nur ergänzt werden, welche Änderungen beabsichtigt sind.

– Sollte der Aufgabenträger die mit der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen seinerseits im Rahmen der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht umsetzen, so hat dies künftig zur Folge, dass der Aufgabenträger damit sein Einvernehmen im Sinne von § 12 Absatz 6 Satz 2 zur Zulassung verspäteter (eigenwirtschaftlicher) Anträge erklärt (vgl. Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c).

Durch diesen neuen Regelungsansatz, der die Prüfung gemein- und eigenwirtschaftlicher Anträge in der Konkurrenzsituation sowohl im Verfahrensablauf (§ 12 Absatz 6) als auch hinsichtlich des inhaltlichen Prüfungsmaßstabes miteinander verknüpft, ist sichergestellt, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht wie bisher ggf. zu Lasten der Fahrgäste zum Tragen kommen kann, indem „im öffentlichen Verkehrsinteresse“ eigenwirtschaftliche Anträge selbst dann genehmigt werden können, wenn sie unter dem Niveau der Verkehrsbedienung bleiben, dass ein Aufgabenträger zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung bestellen und finanzieren wollte.

Im Gegenzug besteht für die Verkehrsunternehmen durch die Anforderungen an die Bekanntmachung Transparenz hinsichtlich des Beurteilungsmaßstabes im Genehmigungsverfahren und durch § 12 Absatz 6 Satz 3 die Sicherheit, dass die Privilegierung eines vom Aufgabenträger bestellten Verkehrs erlischt, wenn dieser das zuvor von ihm selbst bekannt gemachten Niveau unterschreitet.

Im Zuge des zunehmenden Wettbewerbs werden häufig mehrere konkurrierende Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für eine bestimmte Linie oder ein Linienbündel gestellt. In § 13 Absatz 2b wird entsprechend der bestehenden Verwaltungspraxis ausdrücklich festgelegt, dass in diesem Fall der Bewerber mit der besten Verkehrsbedienung zu bevorzugen ist. Der Genehmigungswettbewerb wird zudem auf den öffentlichen Personennahverkehr begrenzt.

Durch die Neuregelung in § 13 Absatz 2c wird der Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung von Verkehren, die auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, reduziert: Zur Vermeidung von unnötigem Verwaltungsaufwand und einer inhaltlich überflüssigen Doppelprüfung der subjektiven, baulichen und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (§ 13 Absatz 1 und 2 Nummer 1 PBefG) wird die Genehmigungsbehörde in das Vergabeverfahren durch den Aufgabenträger eingebunden. Zudem wird den Ländern, die eine noch weitere Verfahrenstraffung wünschen, die Möglichkeit gegeben, im Landesrecht vorzusehen, dass im Falle eines positiven Prüfungsergebnisses der Genehmigungsbehörde die Liniengenehmigung als erteilt gilt.

Zu Nummer 4 (§ 13a)

Die wettbewerblichen Anforderungen an die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge werden in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgelegt. § 13a wird deshalb aufgehoben.

Zu Nummer 5 (§ 14)

Der in der Überschrift und in § 14 Absatz 3 verwendete Begriff „Anhörverfahren“ wird durch den im Verfahrensrecht üblichen Begriff „Anhörungsverfahren“ ersetzt.

Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist regelmäßig auch der Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers und gegebenenfalls von Verbundorganisationen berührt. Sie werden deshalb in § 14 Absatz 1 Nummer 2 ausdrücklich in den Kreis der zu beteiligenden Stellen einbezogen.

Nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 sind Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs bereits einen Verkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr betreiben, anzuhören. Diese Regelung kann zu Wettbewerbsvorteilen der anzuhörenden Unternehmer führen, da sie von den Anträgen Dritter Kenntnis erlangen und selbst einen besseren Konkurrenzantrag stellen können. Diese Situation soll künftig ausgeschlossen werden, indem in § 14 Absatz 1 Satz 2 festgelegt

wird, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist durchzuführen ist.

Zu Nummer 6 (§ 15)

Nach § 15 Absatz 1 Satz 2 ist über einen Genehmigungsantrag regelmäßig innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags zu entscheiden. Diese Regelung ist im Hinblick auf die in § 12 Absatz 5 und 6 festgelegten Antragsfristen anzupassen. Die Frist für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde beginnt in den genannten Fällen künftig mit dem ersten Kalendertag nach dem Antragsschluss. Hierdurch wird es der Genehmigungsbehörde ermöglicht, alle im Antragszeitraum eingehenden Anträge miteinander zu vergleichen und über diese gebündelt zu entscheiden.

§ 15 Absatz 3 Satz 2 stellt sicher, dass die vom Unternehmer freiwillig angebotenen Standards gemäß § 12 Absatz 1a, die ihm nutzen, um sich in der Konkurrenz mit anderen Unternehmern im Genehmigungswettbewerb zu profilieren, auch tatsächlich verbindlich werden. Die Genehmigungsbehörde muss daher zum Schutze der Wettbewerber vor Angeboten, die nicht auf dauerhafte Qualitätssicherung ausgerichtet sind, in § 15 Absatz 3 PBefG darauf verpflichtet werden, dass die Inhalte der „weiteren Bestandteile“ durch Auflage auch zum Gegenstand der Genehmigung gemacht werden. Diese Vorgabe hat zudem zur Folge, dass ein spätere Einstellung der so beauflagten Standards durch den Verkehrsunternehmer als Ordnungswidrigkeit bewertet und sanktioniert werden kann. Die Genehmigungsbehörden sind häufig von ihren Ressourcen her nicht darauf vorbereitet, die Einhaltung z. B. komplexer Qualitätsstandards zu überprüfen, wenn diese von eigenwirtschaftlichen Unternehmen zugesichert werden. Von daher ist es sinnvoll, den Aufgabenträger in diese Überprüfung einzubinden, wenn bei diesem derartige Ressourcen verfügbar sind. Eine solche Einbindung kann auch insoweit zur Erfüllung der Gewährleistungsaufgabe des Aufgabenträgers sinnvoll sein, wenn dieser wegen bestimmter Zusicherungen auf die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages verzichtet hat und von daher ein besonderes Eigeninteresse daran hat zu kontrollieren, ob die zur ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlichen und seitens des Unternehmers zugesicherten Angebotsstandards auch tatsächlich realisiert werden.

Zu Nummer 7 (§ 16)

Die Geltungsdauer der Genehmigung für einen Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen wird mit Rücksicht auf die nach Artikel 4 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 möglichen Laufzeiten eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages angepasst. Zugleich wird eine Verlängerungsmöglichkeit vorgesehen, wenn die von der Verordnung genannten Voraussetzungen vorliegen. Die Verlängerungsmöglichkeit kann auch genutzt werden, wenn eine Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr erteilt wird.

Nach Ablauf des Dienstleistungsauftrages wird es in der Regel zu einer Neuvergabe des Auftrags kommen. Da hierbei auch ein anderer Bewerber als der Genehmigungsinhaber zum Zuge kommen kann, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

Mit der Regelung in § 16 Absatz 2a wird der Fall erfasst, in dem der Aufgabenträger meint, nicht vorab aktiv werden zu müssen, weil er davon ausgeht, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot als Ergebnis des (eigenwirtschaftlichen) Genehmigungsverfahrens bzw. -wettbewerbs zu erwarten ist. Stellt sich dann allerdings im Rahmen der Beteiligung des Aufgabenträgers im Genehmigungsverfahren heraus, dass der im eigenwirtschaftlichen Wettbewerb erfolgreiche Antrag wider Erwarten hinter den Anforderungen des Nahverkehrsplans so weit zurückbleibt, dass der Aufgabenträger entscheidet, den erforderlichen Verkehr über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bestellen zu müssen, kann er sich über die Zusicherung gegenüber die Genehmigungsbehörde diese Handlungsoption sichern. Auf diese Weise wird ein beantragter eigenwirtschaftlicher Verkehr nicht einfach versagt, sondern er kann bis zum Abschluss des Vergabeverfahrens für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vom Verkehrsunternehmer wie beantragt eigenwirtschaftlich gefahren werden. Dem Aufgabenträger steht so die erforderliche Zeit zur Durchführung des Vergabeverfahrens zur Verfügung. Der Verkehr wird trotz des Eingreifens des Aufgabenträgers nicht unterbrochen. Zum Schutz des eigenwirtschaftlichen Verkehrs stellt der zweite Satz des Absatzes 2a zudem sicher, dass dem eigenwirtschaftlichen Unternehmer die Genehmigung dann verlängert wird, wenn der Aufgabenträger nicht Willens oder in der Lage ist, seine Zusicherung auch einzuhalten.

Zu Nummer 8 (§ 18)

Zur Verbesserung der Transparenz des Genehmigungsverfahrens wird die Bekanntmachung aller Genehmigungen für den öffentlichen Personennahverkehr im Amtsblatt der Europäischen Union vorgeschrieben. Auf diese Weise wird für eine umfassende Information der Unternehmen gesorgt. Den veröffentlichten Angaben kann insbesondere auch entnommen werden, in welchen Fristen Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre zu stellen sind. Die Angabe der Linienführung ist im gleichen Sinn wie in § 17 Absatz 1 Nummer 6 und 7 zu verstehen. Es genügt, wenn die Anfangs- und Endhaltestelle einer Linie bezeichnet werden.

Zu Nummer 9 (§ 20)

Nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden längstens für zwei Jahre Notmaßnahmen ergreifen, wenn der Verkehrsdienst eingestellt wird oder eine unmittelbare Gefahr besteht, dass eine solche Situation eintreten kann. In diesen Fällen wird es oft notwendig sein, einen anderen Betreiber als den bisherigen Genehmigungsinhaber mit der Aufrechterhaltung des Verkehrs zu betrauen. Um den Zeitraum bis zur Vergabe eines (neuen) Dienstleistungsauftrages zu überbrücken, wird die Möglichkeit geschaffen, die einstweilige Erlaubnis bis höchstens zwei Jahre zu befristen.

Zu Nummer 10 (§ 21)

Hinsichtlich der Barrierefreiheit gilt auch für den Verpflichtungsgehalt der Genehmigung das Regel-Ausnahme-Prinzip. Es müssen daher keine speziellen Standards zur Barrierefreiheit des Verkehrs durch „verbindliche Zusicherung“ nach § 12 Absatz 1a zum Gegenstand der Betriebspflicht

gemacht werden. Es gilt vielmehr umgekehrt, dass alle Maßnahmen zur Barrierefreiheit ergriffen werden müssen, soweit nicht in der Genehmigung eine entsprechende Ausnahme beantragt wurde (§ 21 Absatz 1 Satz 2). Die Grundlage für derartige Ausnahmen kann bereits im Nahverkehrsplan geschaffen werden.

Bei einer Konkurrenz mehrerer Genehmigungsanträge für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, aber auch wenn ein eigenwirtschaftlicher Verkehr in Konkurrenz zu einem geplanten Dienstleistungsauftrag beantragt wird, muss die Genehmigungsbehörde eine Auswahlentscheidung treffen, die sich an der Qualität des Antrags zu orientieren hat. Der ausgewählte Betreiber muss bereit sein, die beantragte Qualität für die gesamte Laufzeit der Genehmigung sicherzustellen. Daher wird in § 21 Absatz 1 Satz 3 die Betriebspflicht auf alle Bestandteile der Genehmigung und auf die von dem Antragsteller zugesicherten Bestandteile seines Genehmigungsantrages ausgedehnt.

§ 21 Absatz 3 wird auf den Nahverkehr beschränkt.

Ferner wird angeordnet, dass die zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages in der Regel zumutbar bleiben (§ 21 Absatz 4 Satz 2). Dies bedeutet, dass eine Teilentbindung von der Betriebspflicht hinsichtlich der zugesicherten Bestandteile nur noch in Ausnahmefällen möglich ist, insbesondere bei einer Änderung der Verkehrsbedürfnisse.

Liegen die Voraussetzungen für eine Entbindung von der Betriebspflicht vor, so muss dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Behörde) die Möglichkeit eingeräumt werden, für eine Aufrechterhaltung des Verkehrs zu sorgen. Deshalb wird in § 21 Absatz 4 Satz 4 die Genehmigungsbehörde dazu verpflichtet, die zuständige Behörde so rechtzeitig zu informieren, dass zumindest eine Notmaßnahme möglich ist.

Mit der Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs muss auch das öffentliche Interesse an der Kontinuität der Verkehrsbedienung zurücktreten. Dem trägt § 21 Absatz 5 dadurch Rechnung, dass die Betriebspflicht automatisch drei Monate nach einer Anzeige des Unternehmers über die geplante Einstellung des Verkehrs erlischt.

Zu Nummer 11 (§ 25)

Wenn ein Unternehmer seine Betriebspflichten nachhaltig, d.h. substanziell und für einen längeren Zeitraum, nicht erfüllt, dann muss neben anderen Maßnahmen, als Ultima Ratio auch der Widerruf der Genehmigung möglich sein. Dieses ist bisher allenfalls dann der Fall, wenn aus der Nichterfüllung der Betriebspflichten auf die generelle Unzuverlässigkeit des Unternehmers geschlossen werden kann. Eine solche sicherheitsrechtlich motivierte Betrachtung Maßstab wird aber den Anforderungen an einen hochwertigen ÖPNV nicht gerecht. Es muss vielmehr gesichert sein, dass bei nachhaltiger Nichterfüllung der freiwillig eingegangen Pflichten auch eine Genehmigung widerrufen werden kann, damit ein anderer Betreiber den Verkehr übernehmen oder seitens des Aufgabenträgers mit der Übernahme beauftragt werden kann.

Wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vor dem Ende seiner Laufzeit beendet (z. B. durch außerordentliche Kündigung), so muss auch genehmigungsrechtlich der Weg für einen neuen Betreiber freigemacht werden. Die Genehmigungsbehörde wird deshalb verpflichtet, die Genehmigung für den betreffenden Verkehr zu widerrufen.

Zu Nummer 12 (§ 39)

In einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können dem Unternehmer u. a. Vorgaben zu den Beförderungsentgelten gemacht werden. In diesem Fall ist eine (weitere) Prüfung durch die Genehmigungsbehörde entbehrlich. In § 39 Absatz 1 Satz 3 wird dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) die Verpflichtung auferlegt, die Genehmigungsbehörde über diesen Sachverhalt zu informieren. Als Rechtsfolge wird eine Zustimmungsfiktion eingeführt. Gleiches gilt für den Fall, dass Besondere Beförderungsbedingungen auf Regelungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag beruhen (§ 39 Absatz 6 Satz 4). Im öffentlichen Interesse ist die einfache Nutzbarkeit des Gesamtangebotes des Fernbusverkehrs für alle Fahrgäste abzusichern. Dies betrifft auch Vorgaben zu Fahrgastrechten für alle Linien des Personenfernverkehrs (§ 39 Absatz 6 Satz 3). Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich der Beförderungsentgelte enthalten (z. B. Einhaltung eines Verbundtarifs). Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 39 Absatz 2 Satz 2). Gleiches gilt für den Fall, dass der Genehmigungsantrag eine verbindliche Zusicherung über Besondere Beförderungsbedingungen enthält (§ 39 Absatz 6 Satz 3). Durch § 39 Absatz 8 wird der liberalisierte Busfernverkehr von der Genehmigungspflicht für Beförderungsentgelte freigestellt. Da künftig eine Linie von mehreren Unternehmern betrieben werden kann, besteht auch kein Grund mehr, die Fahrpreise auf ihre Angemessenheit zu prüfen.

Für den öffentlichen Personenverkehr gilt generell, dass über Anschlussverbindung nicht nur zu informieren ist, sondern dass auch die Fahrausweise für die gesamte Reisekette, d. h. inkl. Anschlussverkehre, in einem Vorgang seitens des Fahrgastes erworben werden können. Um dieses zu realisieren sollen seitens der Unternehmen wechselseitige Geschäftsbesorgungsverträge zu marktüblichen Konditionen geschlossen werden (§ 39 Absatz 9). Soweit Verkehrsunternehmen den Abschluss eines solchen Vertrages unbillig verweigern, greift die neu eingeführte gesetzliche Verpflichtung. Um einem „Wildwuchs“ bei der Marktöffnung im Fernverkehr vorzubeugen, sollen die Betreiber diesbezüglich nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet sein, auch für Anschlussverkehre der Konkurrenz die Fahrkarten zu vertreiben. Unabhängig von den unternehmenseigenen Zugangsportalen soll auch ein betreiberübergreifender Fahrausweiserwerb im Internet durch Drittanbieter organisiert werden können.

Zu Nummer 13 (§ 40)

§ 40 Absatz 2 Satz 6 vereinfacht das Genehmigungsverfahren bei Verkehren, die vom Aufgabenträger bestellt werden. Enthält ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag Vorgaben zu Fahrplänen, so hat der Aufgabenträger zu kontrollieren, dass die entsprechenden vertraglichen Vorgaben eingehalten werden und dass insbesondere der Fahrplan im öffentlichen Interesse weiterentwickelt wird. Der Fahrplanzustimmung durch die Genehmigungsbehörde käme somit im Fall dieser Verkehre kein eigener Regelungsgehalt mehr zu. Um unnö-

tigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird daher eine gesetzliche Zustimmungsfiktion eingeführt. Diese Neuregelung ändert jedoch nichts daran, dass gravierende Änderungen gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 1 weiterhin der Genehmigungspflicht unterliegen und von der Zustimmungsfiktion nicht erfasst werden. Genehmigungspflichtig bleiben insoweit z. B. nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 die Verlegung von Haltestellen sowie Veränderungen des Linienweges.

Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich des Fahrplans enthalten. Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 40 Absatz 2a).

Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Fahrplanänderungen zu verlangen, wird auf Verkehre nach § 8 Absatz 4 (eigenwirtschaftliche Verkehre) eingeschränkt und davon abhängig gemacht, dass diese angemessen sind (§ 40 Absatz 3). Für Verkehre, die auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages durchgeführt werden, bedarf es keiner Regelung, weil hierfür unmittelbar die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden ist.

Die unternehmensneutrale Beauskunftung ist im Nahverkehr durch die Tätigkeit der Verbünde bereits heute häufig Realität. Durch § 40 Absatz 4 Sätze 4 bis 6 soll abgesichert werden, dass sich eigenwirtschaftliche Verkehre auch in Zukunft nicht der gemeinsamen Beauskunftung entziehen können. Auch in einem weitgehend offenen Fernverkehrsmarkt ist ein Mindestmaß an Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Zudem sollten die Verkehrsverbindungen in das mit öffentlichen Mitteln geförderte Auskunftssystem DELFI oder in Verbundauskunftssysteme eingestellt werden können. Ferner stehen die Fahrplandaten dann auch zur freien Nutzung für Auskunftsplattformen zur Verfügung.

Die Verpflichtung von Unternehmern zur Beauskunftung, wie sie bereits heute im Schienenverkehr u. a. gegenüber der DB AG durchgesetzt ist, gilt nur für Unternehmen, die selbst ein „elektronisches Auskunftssystem“ vorhalten, d. h. nicht nur den Fahrplan im Internet abbilden, sondern eine interaktive Auskunftsplattform anbieten. Insofern sind Kleinunternehmen, die keine interaktiven Dienste anbieten, von der Regelung nicht betroffen.

Zu Nummer 14 (§ 48)

Die Streichung des Unterwegsbedienungsverbots bei Fernziel- und überörtlichen Ausflugsreisen erscheint im Interesse der Gleichbehandlung mit grenzüberschreitenden Verkehren, bei denen das Verbot nicht gilt, sachgerecht.

Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten würde die Streichung des Unterwegsbedienungsverbots jedoch im Verhältnis zu Stadtrundfahrten, die im Linienverkehr angeboten werden und den Fahrgästen somit die Möglichkeit zur Unterbrechung der Fahrt bieten, zu Problemen führen. Auch Stadtrundfahrten im Gelegenheitsverkehr könnten dann ihr Angebot entsprechend ausgestalten. Damit erwüchse nicht nur ungewollte Konkurrenz zum Linienverkehr, sondern auch unübersichtliche bis chaotische Verhältnisse an den Bushaltestellen.

Zu Nummer 15 (§ 52)

Eine Belebung des nationalen Busfernverkehrs wird auch die Belebung des internationalen Busverkehrs nach sich ziehen, da sowohl internationale Anbieter verstärkt Verkehre nach Deutschland hinein fortsetzen werden, aber auch nationale Anbieter verstärkt Verbindungen ins Ausland anbieten werden.

Damit wird die in § 52 PBefG geforderte Abstimmung an Bedeutung gewinnen. Die bisherigen Abstimmungsregeln sind allerdings verfahrenstechnisch nicht kompatibel mit den Vorgaben zur Dauer des Genehmigungsverfahrens nach § 15 Absatz 1 PBefG, da durch die internationale Abstimmung regelmäßig die Maximalfrist von drei bzw. sechs Monaten weit überschritten wird.

Da die Genehmigungsbehörde gemäß § 15 eine Entscheidung fällen muss und sie zugleich gemäß § 52 die internationale Abstimmung abwarten muss, befindet sie sich bisher in einem unauflösbaren Dilemma, denn sie hat auf die Schnelligkeit der internationalen Abstimmung keinen Einfluss. Daher gilt künftig, dass der Vorgang der internationalen Abstimmung nicht auf die Bearbeitungsfrist des § 15 angerechnet wird.

Zu Nummer 16 (§ 57)

Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 wird aufgehoben, da sie wegen der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht mehr notwendig ist.

Zu Nummer 17 (§ 62)

Nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße spätestens ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung erfolgen. Gleichzeitig werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, während dieses Übergangszeitraums Maßnahmen zu ergreifen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden. Mit der Übergangsregelung in § 62 wird die in der Verordnung enthaltene Frist generell verkürzt. Weitere Maßnahmen für die schrittweise Anwendung des Artikels 5 sind deshalb nicht mehr erforderlich.

Zu Nummer 18 (§ 63)

Nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 4 GG kann in Ausnahmefällen der Bund wegen eines besonderen Bedürfnisses nach bundeseinheitlicher Regelung das Verwaltungsverfahren ohne Abweichungsmöglichkeit der Länder regeln. Von dieser Befugnis wird in § 63 Absatz 1 für verschiedene Verfahrensvorschriften Gebrauch gemacht. Für die Erleichterung der Kontrollen bei länderübergreifenden Verkehren ist eine bundeseinheitliche Gestaltung der Beförderungsdokumente erforderlich. Dies betrifft die Vorschriften über die Schriftform für Genehmigungen und einstweilige Erlaubnisse (§ 5), über den Umfang der Genehmigung (§ 9), den Inhalt der Genehmigungsurkunde (§ 17 Absatz 1 und 2) und der einstweiligen Erlaubnis (§ 20 Absatz 2). Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Regelung darüber notwendig, welche Behörde örtlich zuständig ist (§ 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 53 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung

mit § 11 Absatz 4). Verschiedene Vorschriften verlangen das Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, weil im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens Bundesinteressen betroffen sind (§ 29 Absatz 2) oder im Rahmen internationaler Linienverkehre die Außenkompetenz des Bundes berührt wird (§ 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 2 Satz 1). Ein Abweichungsrecht der Länder wäre hiermit nicht vereinbar. Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr werden in zunehmenden Umfang im Wettbewerb vergeben. Viele Unternehmen operieren länderübergreifend oder kommen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Seitens der Verkehrswirtschaft besteht deshalb ein erhebliches Interesse daran, dass der Kernbereich des Genehmigungsverfahrens bundeseinheitlich geregelt ist. Zu diesen Vorschriften gehören die Regelungen über

– die Gewährung ausschließlicher Rechte nach § 8 Absatz 6,
– den Genehmigungsantrag nach § 12,
– die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde nach § 15,
– die zulässige Geltungsdauer von Genehmigungen nach § 16,
– die einstweilige Erlaubnis nach § 20 Absatz 1,
– den Widerruf der Genehmigung nach § 25 und
– das Anhörungsverfahren bei der Planfeststellung nach § 29 Absatz 1a.

Im Zuge der demografischen Entwicklung und deren Auswirkungen haben sich gerade im ländlichen Bereich eine Vielzahl und Vielfalt alternativer Beförderungsarten entwickelt, die den bereits geregelten Verkehrsarten und Verkehrsformen nur schwer zugeordnet werden können. Deshalb soll den Ländern mit dieser Regelung die Möglichkeit eröffnet werden, durch Landesrecht in begrenztem Umfang vom Genehmigungsverfahren abweichen zu können.

Die auf Basis der geltenden Freistellungsermächtigung aus § 57 Absatz 1 Nummer 8 erlassene Freistellungsverordnung sieht zwar eine Freistellung z. B. für Schülerverkehre, die für den ländlichen Raum große Bedeutung hat. Diese Vorschrift knüpft aber nur an bestimmte Beförderungszwecke an, bei denen eine Freistellung zulässig ist. Sie erlaubt aber keine Freistellung unabhängig von der Art des Beförderungsfalls, wie z.B. bei einigen heute etablierten Angebotsformen alternativer Bedienung.

§ 2 Absatz 6 und 7 eröffnet hierfür zwar schon Handlungsmöglichkeiten, knüpft allerdings an Einzel- und Versuchsfälle an. Eine Etablierung einer alternativen Verkehrsart ist hiermit nicht möglich. Hier besteht Ergänzungsbedarf, soweit diese Verkehre nicht die Anforderungen der § 42 ff. oder § 46 ff. erfüllen bzw. das für die klassischen Verkehrsarten vorgesehene Verfahren sich in der Praxis als nicht sachgerecht erweist. Dies kann der Fall für innovative Angebote wie:

– Rufbus,
– Anrufbus,
– Anrufsammeltaxi,
– Linientaxi,
– Richtungsbandbetrieb,
– Bürgerbus,
– Fahrdienste,
– kombinierte Personen- und Güterbeförderung sein.

Es ist im Regelfall nicht zu erwarten, dass derartige Verkehre anerkannten Verkehrsformen wie den kommerziell betriebenen Linienverkehr oder auch den Taxenverkehr ernsthaft gefährden. Auch unterscheidet sich die Marktlage von Land zu Land, sodass eine bundeseinheitliche Regelung ggf. schwieriger ist. Es soll daher den Ländern überlassen werden, für diese Verkehrsformen und andere Verkehre mit eher geringerer Bedeutung im Gesamtmarkt angepasste Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren zu regeln. Durch die Einschränkung des Regelungsumfanges soll sicher gestellt werden, dass die alternativen Beförderungsarten von den Vorschriften dieses Gesetzes nicht vollständig ausgenommen werden können. Insbesondere wird gewährleistet, dass die subjektiven Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 (und auch die sicherheitsrelevanten Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr) bundeseinheitlicher Standard bleiben.

Zu Nummer 19 (§ 64b)

Mit dieser Regelung wird eine Klarstellung zum Verhältnis von Straßenbahn- und Eisenbahnrecht infolge europarechtlicher Regulierung vorgenommen. Nach geltender Rechtslage sind die Straßenbahnen in Deutschland vom Anwendungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ausgenommen. Allerdings nimmt das AEG nicht ausdrücklich Bezug auf die Ermächtigungen zur Ausnahme von Straßenbahnen aus den Maßnahmen, die zur Durchführung der Eisenbahnrichtlinien erlassen werden. Die sich daraus ergebende Unsicherheit, ob die Straßenbahnen heute – unionsrechtlich – wirksam von allen bundesrechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinien ausgenommen sind, soll durch eine ausdrückliche Regelung im Personenbeförderungsgesetz ausgeräumt werden.

Die Ausnahmemöglichkeit für die in § 64b genannten Richtlinien besteht auf Grund folgender Vorschriften: Artikels 1 Absatz 2 der Richtlinie 95/18/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a und b der Richtlinie 2001/14/EG; Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG; Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2007/59/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 20 (§ 65)

Die Unternehmen aber auch die Aufgabenträger benötigen ausreichend zeitlichen Vorlauf, um sich in ihrer Investitionsplanung verbindlich auf die zukünftigen Anforderungen zur Barrierefreiheit einstellen zu können.

Grundsätzlich scheint daher ein Zeitraum von zehn Jahren ausreichend, damit z. B. bei dem Ersatz der Fahrzeugflotte auf barrierefreie Investitionsalternativen umgestellt werden kann. Im Bereich des Fernbusses ist mit neuen Angeboten zu rechnen, die innerhalb von fünf Jahren im Regelfall auch mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden können.

Satz 2 erlaubt die Verlängerung der Umsetzungsfrist im Hinblick auf das für die Herstellung der Barrierefreiheit erforderliche Investitionsvolumen und die Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen. Ausnahmetatbestände darüber hinaus könnten dann angezeigt sein, wenn z. B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfelds nicht gewährleistet ist und die Pflicht daher „ins Leere“ laufen würde – häufig relevant im überörtlichen Ver-

kehr bei Haltestellen an Landstraßen – oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Zu Nummer 21 (§ 66)

Rechtsverordnungen nach dem vorliegenden Gesetz sollten grundsätzlich neben dem Bundesgesetzblatt auch im elektronischen Bundesanzeiger und damit beschleunigt verkündet werden können, um flexibel auf aktuelle Anforderungen reagieren zu können.

Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen. Von dieser Befugnis wird für Ausgleichszahlungen nach § 6a Gebrauch gemacht.

Zu Artikel 3 (Änderung des Neunten Buches Sozialgesetzbuch)

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen. Von dieser Befugnis wird in § 145 Absatz 3 Satz 2 (neu) Gebrauch gemacht.

Zu Artikel 4 (Änderung des Regionalisierungsgesetzes)

Die Regelung in § 4 des Regionalisierungsgesetzes wird an die neue Rechtslage angepasst, die sich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt. Dabei reicht es nicht aus, nur die Bezeichnung der Verordnung, auf die Bezug genommen wird, zu aktualisieren. Vielmehr müssen explizit im Regionalisierungsgesetz die Kompetenzen benannt werden, die künftig von deutschen Behörden im Einklang mit der Verordnung zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung ausgeübt werden können. Anders als noch die Verordnung 1191/69 kennt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 keine zu benennende „zuständige Behörde“. Sie definiert vielmehr umgekehrt, dass solche Stellen als zuständige Behörden die Verordnung zu beachten haben, die nach Maßgabe des Rechts der Mitgliedstaaten zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr befugt sind. Die Zuständigkeit wird einer Behörde daher nur dadurch zugeordnet, dass diese mit solchen Interventionsbefugnissen ausgestattet wird, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen (Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge, Erlass allgemeiner Vorschriften). Daher gilt es, diese Interventionsbefugnisse durch die Änderung des § 4 für den gesamten öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße nationalrechtlich zu begründen, woran dann die landesrechtliche Zuständigkeitsregelung anknüpfen kann.

Zu Artikel 5 (Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes)

Zusammen mit der Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 ist auch die auf ihrer Grundlage erlassene Verordnung aufzuheben.

Zu Artikel 6 (Bundesfernstraßenmautgesetz)

Voraussetzung für fairen Wettbewerb zwischen Bus und Schiene und damit für die Liberalisierung ist es, die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre insoweit zu harmonisieren, als dass Kraftomnibusse im Linien- und Gelegenheitsverkehr in die Bundesfernstraßenmaut einbezogen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht beteiligt werden.

Nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom 29. November 2010 setzt sich die Verkehrsnachfrage in Busfernlinien zu rund 60 Prozent aus der Verlagerung vom Schienenpersonenverkehr, zu 20 Prozent aus der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr und zu weiteren 20 Prozent aus induziertem Busfernverkehr zusammen. Allein im Schienenpersonenfernverkehr würde demnach der Bahn in wettbewerbsstarken Relationen ca. 10 Prozent und in wettbewerbsschwächeren Relationen ca. 20 Prozent der Verkehrsnachfrage entzogen werden.

Angesichts der enormen öffentlichen Mittel in den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Die Prognose geht bei den Fahrpreisen davon aus, dass für Fernbusse keine Maut zu entrichten ist. Dagegen ist vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur künftig die Einbeziehung von Kraftomnibussen in die Mautpflicht sachgerecht und notwendig. Schwere Kraftfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen, die durch Maut verursachergerecht angelastet werden. Dies trifft auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zu. Daher ist die bestehende Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt und wird deshalb auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr beschränkt. Verkehre mit Kraftomnibussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, sind von der Maut zu befreien, da diese Verkehre zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen und daher eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv wäre.

Zu Artikel 7 (Bekanntmachungserlaubnis)

Artikel 7 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung, die es mit den Änderungen in Artikel 1 gefunden hat, bekannt zu machen.

Zu Artikel 8 (Inkrafttreten und Überprüfung des Gesetzes)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Damit die Marktöffnung des Fernbusverkehrs im Einklang mit den öffentlichen Interessen erfolgt, bedarf es verschiedener flankierender Maßnahmen. Die Aufnahme der Revisionsklausel dient insbesondere dem Zweck, durch eine qualifizierte Evaluation klären zu können, ob bei Feststellung von unerwünschten Entwicklungen etwa zu Lasten des Schienenverkehrs abweichende flankierende Maßnahmen erforderlich sind.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333